Deutscher Bundestag **Drucksache 17/389**

17. Wahlperiode 05. 01. 2010

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN – Drucksache 17/337 –

Betrieb von und Zugang zu Bahninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach § 14 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist in einem bestimmten Umfang die Benutzung von Bahninfrastruktur von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen sicherzustellen. Am Beispiel der Eisenbahninfrastruktur Schönberg–Schleiz West, die an die Hauptbahn Leipzig–Plauen–Hof anschließt, wird deutlich, dass durch einen Wechsel des Infrastrukturunternehmens die Pflicht zum Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur umgangen werden kann. Im Fall der Strecke Schönberg–Schleiz West wurde

- am 30. Januar 2008 die Strecke von der DB Netz AG an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH Berlin (DRE) verpachtet,
- am 1. November 2008 die Strecke durch die DB Netz AG gesperrt,
- der DRE Ende März 2009 die Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG erteilt.

Der DRE fehlt bis heute die Erlaubnis zur erstmaligen Betriebsaufnahme nach § 7a AEG. Demzufolge ist es seit dem 30. Januar 2008 dem dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht möglich, Zugang zur Infrastruktur zu erhalten – zu Beginn auf Grund der fehlenden Betriebsgenehmigung, später aufgrund der Streckensperrung und fehlender weiterer Genehmigungen. In der Intention sieht das AEG eine dauerhafte Aufrechterhaltung des Betriebs von Infrastruktur vor. Nur aufgrund entsprechender Anträge und Entscheidungen der zuständigen Behörden kann diese gemäß § 11 Absatz 2 AEG aufgehoben werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat die Genehmigung nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) der DB Netz AG um die Infrastrukturanlagen der Streckenabschnitte Schönberg (Vogtland) (Strecken-km 0,498) bis Schleiz und Schleiz–Schleiz West (Streckenende in km 1,150) eingeschränkt. Der Übergang der Betreiberverantwortung erfolgte mit Ablauf des 5. April 2009. Nach Information des EBA erhielt die Deutsche Regionaleisenbahn

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 30. Dezember 2009 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

GmbH (DRE) für diese Streckenabschnitte von der zuständigen Landesbehörde eine Genehmigung nach § 6 AEG zum Betreiben einer Infrastruktur; die Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebes nach § 7f AEG erhielt die DRE indes nicht.

1. Inwieweit hätte die DB Netz AG die Strecke an ein Unternehmen verpachten dürfen, das über keine Betriebsgenehmigung verfügt?

Die DB Netz AG war berechtigt, die Strecken an die DRE zu verpachten. Die DRE hat sich in einer Vielzahl von Fällen erfolgreich um die Übernahme von durch Stilllegung bedrohten Strecken bemüht. Dass die DRE in diesem Falle von der zuständigen Landesbehörde keine Erlaubnis nach § 7f AEG erhalten würde, war für die DB Netz AG nicht absehbar. Im Übrigen enthält der Pachtvertrag eine Klausel, nach der das Vorliegen einer Genehmigung nach § 6 AEG Voraussetzung für die Übergabe der Pachtsache ist.

2. Inwieweit hätte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine Aufrechterhaltung des Betriebs der Strecke durch die DB Netz AG verfügen müssen?

Mit der Einschränkung der Genehmigung der DB Netz AG zum Betreiben einer bestimmten Infrastruktur endet gleichzeitig auch die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Aufsicht über diese Infrastruktur. Diese geht auf die Landesbehörde über. Das EBA ist nicht mehr befugt, gegenüber der DB Netz AG Bescheide im Hinblick auf die abgegebene Strecke zu erlassen.

3. Wie lässt sich aus dem AEG und den zugehörigen Verordnungen eine Pflicht zur lückenlosen Aufrechterhaltung des Betriebs von Eisenbahninfrastruktur ableiten auch bei Wechsel des Betreibers?

Nach dem Sinn des § 11 AEG ist die Abgabe einer Strecke an einen neuen Betreiber nur dann möglich, wenn dieser diese Strecke ohne zeitliche Unterbrechung weiter betreibt. Dies setzt voraus, dass die zuständige Behörde dem Übernahmewilligen eine Genehmigung nach § 6 AEG zum Betreiben der fraglichen Strecke erteilt hat. Im vorliegenden Fall ist diese Voraussetzung erfüllt. Die Aufnahme des Betriebes scheiterte an der fehlenden Erlaubnis nach § 7f AEG. Die Gründe hierfür sind der Bundesregierung nicht bekannt.

4. Welche Pflichten und Handlungsmöglichkeiten ergeben sich daraus für die zuständigen Genehmigungsbehörden, um den Betrieb der Infrastruktur sicherzustellen?

Die zuständigen Behörden können Maßnahmen anordnen, die die Wiederaufnahme des Betriebes zum Ziel haben.

5. Welche Änderungen sind im AEG und den zugehörigen Verordnungen vorgesehen, um einen lückenlosen Betrieb von Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten?

Aus Sicht der Bundesregierung reichen die gesetzlichen Möglichkeiten aus. Der lückenlose Weiterbetrieb der Infrastruktur bei Abgabe an einen neuen Betreiber ist gesetzlich verankert. Möglichkeiten, bei Streckensperrungen den Betreiber zur Wiederaufnahme des Betriebes zu veranlassen, sind ebenfalls gesetzlich normiert.

6. Welche Maßnahmen werden im Falle der Strecke Schönberg–Schleiz West ergriffen, um schnellstmöglich eine Nutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ermöglichen?

Die Zuständigkeit, eventuelle Maßnahmen zur Wiederherstellung der Nutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffen, ist mit Betreiberwechsel auf die Landesbehörden übergegangen. Der Bund kann daher keine Maßnahmen in Bezug auf die Strecke Schönberg–Schleiz-West mehr ergreifen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333